DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Warszawa, dnia 25 lipca 1945 r. Nr 9

TREŚĆ:

Część A.

Dział Ogólny i osobowy.

Poz. 69 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1945 r. o kompetencji dyrektorów kolei państwowych i naczelników biur prawnych w DOKP. co do zatwierdzania ugód o świadczenia jednorazowe . . . str. 87

Poz. 70 Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dn. 10 lipca 1945 r. o zezwoleniu Polskiemu Biuru Podróży »Orbis« na sprzedaż biletów własnego nakładu . . . . . str. 88

Dział Handlowo-Taryfowy.

Poz. 71 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1945 r. w sprawie Instrukcji H 1a zawierającej Zbiór ulg pozataryfowych na przewóz osób i bagażu na liniach PKP., obowiązujący od 1 sierpnia 1939 r. (Dz. Urz. M. K. z 1939 r. Nr 25 poz. 129) . . . str. 88

Poz. 72 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1945 r. w sprawie ulgi pozataryfowej dla przejazdów na PKP. pracowników państwowych i ich rodzin . . . str. 88

Dział Utrzymania i Budowy Kolei.

Poz. 73 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1945 r. w sprawie korzystania z gruntów kolejowych przez pracowników kolei państwowych . . . . str. 89

Dział Zasobów.

Poz. 74 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 lipca 1945 r. w sprawie kompetencji DOKP. co do zakupów dokonywanych drogą przydziałów po cenach urzędowo ustalonych str. 89

Dział Dróg Kołowych.

Poz. 75 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1945 r. o usprawnieniu prac drogowych . . . . str. 90

Poz. 76 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 czerwca 1945 r. o naprawie uszkodzeń na drogach . . . . str. 90

Poz. 77 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 czerwca 1945 r. w sprawie wypłaty należności z czasów okupacji i z przed wojny . . . str. 90

Poz. 78 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 czerwca 1945 r. o sprawach drogowych przy odbudowie osiedli wiejskich . . . str. 90

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 79 Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 lipca 1945 r. o pouczeniu pracowników kolejowych w sprawie wypadku wykolejenia się pociągu towarowego Nr 6573 w dniu 13.VI.45 r. na stacji T" . . . . . str. 92

Część C.

Poz. 80 Uchwała Rady Ministrów z dnia 6 czerwca 1945 r. w sprawie utworzenia w przedsiębiorstwie »Polskie Koleje Państwowe« Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego (Przedruk z Monitoru Polskiego Nr 7 poz. 30 z 1945 r.) . . . str. 93

Poz. 81 Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 maja 1945 r. o ustanowieniu przymusowego zarządu państwowego nad koleją miejską »Łódzka Kolej Elektryczna S. A.« (Przedruk z Monitora Polskiego Nr 7 poz. 31 z 1945 r.) str. 93

Poz. 82 Ogłoszenie biblioteki Ministerstwa Komunikacji . . . . str. 94

Część A.

DZIAŁ OGÓLNY i OSOBOWY.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1945 r. o kompetencji dyrektorów kolei państwowych i naczelników biur prawnych w D.O.K.P. co do zatwierdzania ugód o świadczenia jednorazowe.

69

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24.IX 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89 poz. 705), zarządzam co następuje:

§ 1.

Do zakresu działania dyrektora kolei państwowych należy zatwierdzanie ugód o świadczenia jednorazowe, jeżeli suma ugodzona albo wartość przedmiotu ugody nie przekracza 100.000 zł w jednym przypadku, a do zakresu działania naczelnika biura prawnego — zatwierdzanie takich ugód, jeżeli suma ugodzona albo

wartość przedmiotu ugody nie przenosi w jednym przypadku 10.000 zł.

§ 2.

W związku z przepisem § 1 należy w przepisach o podziale czynności w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9 poz. 54) przeprowadzić następujące zmiany:

1) w § 2 ust. (1) pkt. 29) w brzmieniu zmienionym Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 61 poz. 306 zamiast kwoty „30.000 zł" wpisuje się „100.000 zł".
2) w § 20 ust. (2) pkt. 6) zamiast kwoty „1.000 zł" wpisuje się „10.000 zł".

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dn. ogłoszenia.

Nr I 1—110/2/45.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1945 r. o zezwoleniu Polskiemu Biuru Podróży „Orbis" na sprzedaż biletów własnego nakładu.

70

Niniejszym zarządza się:

1. Z dniem 15.VII 45 r. Ministerstwo Komunikacji zezwala Państwowemu Przedsiębiorstwu—Polskie Biuro Podróży „Orbis" na sprzedaż biletów nakładu własnego.

2. Bilety te mogą być sprzedawane w dowolnej relacji: ważność ich wynosi 60 dni.

3. Prowizja P.B.P. „Orbis" od powyższych biletów wynosić będzie 5 proc.

4. Bilety te będą zahipotekowane w D. O. K. P. w Warszawie, z którą to Centrala P.B.P. „Orbis" będzie się bezpośrednio rozliczać.

Nr I 5—200/2/45.

DZIAŁ HANDLOWO-TARYFOWY

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1945 r. w sprawie Instrukcji H1a, zawierającej Zbiór ulg pozataryfowych na przewóz osób i bagażu na liniach P. K. P. obowiązujących od 1 sierpnia 1939 r. (Dz. Urz. M. K. z 1939 r. Nr 25, poz. 129).

71

W związku z ogłoszonym w Dz. T. i Z. K. z 1945 r. Nr 1 poz 2 zarządzeniem, na zasadzie którego straciły moc obowiązującą tabele opłat, zawarte w załączniku do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej P.K.P., część II (TO II) z roku 1939, straciły jednocześnie zastosowanie i ulgi pozataryfowe, zawarte w Instrukcji H1a, zawierającej zbiór ulg pozataryfowych na przewóz osób i bagażu na liniach P.K.P., obowiązującej od 1 sierpnia 1939 r (Dz. Urz. M.K. z 1939 r. Nr 25, poz. 129), które na powyższe tabele opłat powoływały się.

Przywrócenie i stosowania poszczególnych ulg z Instrukcji H1a z ustaleniem ich obowiązującego rozmiaru i warunków będzie następować, w razie uznania potrzeby ulgi, w formie zastępowania tekstu poszczególnych pozycyj Instrukcji H1a, które straciły zastosowanie, nowym tekstem, obowiązującym od dnia ogłoszenia w wydawnictwie „Instrukcje Handlowo - Taryfowe P.K.P.", jeśli nie podano w nim innego terminu ważności.

Nr KH1—1711/343/45.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1945 r. w sprawie ulgi pozataryfowej dla przejazdów na P.K.P. pracowników państwowych i ich rodzin.

72

Z dniem 1 czerwca 1945 r. wprowadzona została ulga pozataryfowa w rozmiarze 50 proc. zniżki opłat taryfy normalnej P.K.P. dla przejazdów na P.K.P. pracowników państwowych i ich rodzin w formie zastąpienia tekstu poz. 41 Instrukcji H1a, który stracił zastosowanie, nowym tekstem, opublikowanym w Instrukcjach Handlowo - Taryfowych z 1945 r. Nr 1, poz. 1. Z uwagi na zakres stosowania ulgi podaje się poniżej jej tekst obowiązujący:

Przedruk.

Poz. 41. *Przejazdy pracowników państwowych i ich rodzin.*

1. *Uprawnieni.*

A. *Pozostający u służbie czynnej oraz w stanie spoczynku:*

1) Funkcjonariusze państwowi, w rozumieniu p. 2) art. 1, dekretu P.K.W.N. z dn. 27 grudnia 1944 r. o tymczasowym unormowaniu stosunku służbowego i zaszeregowaniu funkcjonariuszów państwowych. (Dz. U.R. P. z r. 1944, Nr 16, poz. 89) *).

---

*) Art. 1. (1) Stosunek służbowy i zasady zaszeregowania funkcjonariuszów państwowych, sędziów w sądownictwie powszechnym i administracyjnym, prokuratorów oraz asesorów i aplikantów sądowych, a nadto pracowników przedsiębiorstw, zakładów i instytucyj państwowych, których stosunek służbowy ma charakter publiczno-prawny, powracających lub zgłaszających się ponownie do służby—regulują przepisy prawne, obowiązujące w dniu 1 września 1939 r., ze zmianami, wynikającymi z niniejszego dekretu.

(2) Osoby wyżej wymienione nazywane będą w dalszym ciągu dekretu funkcjonariuszami państwowymi.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 16, z roku 1944, poz. 89).

2) Profesorowie i siły pomocnicze naukowe w państwowych szkołach akademickich.
3) Nauczyciele szkół państwowych i publicznych, pozostających na etacie państwa.
4) Funkcjonariusze służby bezpieczeństwa publicznego, w tym Milicji Obywatelskiej, Straży Więziennej i Granicznej.

B. *Żony powyższych pracowników*, dopóki pracownicy ci nie przeszli w stan spoczynku, o ile nie są sądownie separowane oraz ich *dzieci*, te ostatnie do lat 14 w przypadku przejazdu wraz z ojcem lub matką, uprawnionymi do ulg.

2) *Obszar i zakres ważności:*

Ulgę stosuje się w klasie 2 i 3 pociągów osobowych i pośpiesznych w dowolnych relacjach i do nieograniczonej ilości przejazdów.

3) *Warunki stosowania:*

Ulgę stosuje się na podstawie legitymacji ustalonego wzoru, względnie do czasu wydania takiej legitymacji, na podstawie zastępującego ją zaświadczenia, zawierającego następujące dane:

a) nazwę instytucji wystawiającej,
b) numer legitymacji względnie zaświadczenia,
c) fotografię posiadacza,
d) nazwisko i imię posiadacza oraz stanowisko wzgl. funkcję służbową jego, lub męża, jeśli zaświadczenie dotyczy żony,
e) datę i miejsce wystawienia,
f) termin ważności zaświadczenia,
g) podpis i pieczęć wystawcy,
h) własnoręczny podpis posiadacza.

4) *Opłaty:*

Do przejazdu stosuje się stawki tabeli opłat normalnych za przejazd osób, opublikowanej w Nr 1 poz 2, Dz. T. i Z.K. z dnia 21 kwietnia 1945 r., obniżonej o 50 proc., z zaokrągleniem do pełnych złotych wzwyż.

Nr KH1—1711/343/45

DZIAŁ UTRZYMANIA i BUDOWY KOLEI

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1945 r. w sprawie korzystania z gruntów kolejowych przez pracowników kolei państwowych.

73

Niniejszym zarządzam:

W „Zasadach" stanowiących załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1937 r. w sprawie korzystania z gruntów kolejowych przez pracowników i emerytów kolejowych oraz osoby postronne i zasad obliczania czynszów dzierżawnych za takie grunty (Dz. Urz. M.K. z 1938 r. Nr 11 poz. 136), ustęp (o) otrzymuje brzmienie następujące:

„Prawo do dzierżawienia działek mają wszyscy etatowi, stali i kontraktowi pracownicy, bez względu na stanowisko służbowe, oraz ci spośród czasowych, którzy już nabyli prawo do ulg przejazdowych. Pracownicy ci mogą dzierżawić dowolną ilość działek, w zależności jednak od liczby zgłoszeń chętnych. Wyznaczanie i kwalifikowanie gruntów dla naczelników oddziałów, ich zastępców i kontrolerów wszystkich służb przeprowadza przedstawiciel wydziału drogowego D.O.K.P. który również podpisuje umowę dzierżawną w imieniu P.K.P. Wielkość działek wydzierżawionych naczelnikom oddziałów, ich zastępcom i kontrolerom wszystkich służb nie może przewyższać powierzchni poszczególnych działek wydzierżawionych innym pracownikom kolejowym. To ostatnie ograniczenie dotyczy również zawiadowców odcinków drogowych i rejonów budynków".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dn. ogłoszenia.

Nr VO—456/45.

DZIAŁ ZASOBÓW

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 lipca 1945 r. w sprawie kompetencji D.O.K.P. co do zakupów, dokonywanych drogą przydziałów po cenach urzędowo ustalonych.

74

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych zgłaszają do zatwierdzenia wnioski dotyczące zakupów, dokonywanych z wolnej ręki, drogą przydziału, po cenach urzędowo ustalonych, chociaż kwota każdego zakupu nie przekracza zakresu kompetencji Dyrektora Kolei Państwowych do zakupu z przetargu.

Ministerstwo wyjaśnia, że wyżej wymienione zakupy nie wymagają zatwierdzenia, gdyż stosownie do komentarza (1) do § 37 ustęp (1) punkt 5 Tymczasowych Przepisów szczegółowych Ministerstwa Komunikacji do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29.I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucji prawa publicznego (Druk Nr Z 7), kompetencje władzy, urzędu lub zarządu przy oddawaniu dostaw z wolnej ręki w przypadkach, gdy przedmiot zamówienia ma cenę urzędowo ustaloną, są takie same, jak i przy udzielaniu zamówień z przetargu.

Za ceny urzędowo ustalone należy uważać ceny ustalone przez właściwe Ministerstwa oraz instytucje zaopatrzeniowe im podległe.

Nr VH/893/2/45

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1945 r. o usprawnieniu prac drogowych.

75

Zdarzają się jeszcze wypadki, że niektórzy drożnicy nie pracują w godzinach pracy na przydzielonych im odcinkach drogi, skutkiem czego nawierzchnie drogowe nie mają należytej opieki i stan ich nie tylko, że się nie polepsza, ale nawet pogarsza.

Należy więc, dążąc do dalszego usprawnienia pracy na drogach, zwrócić uwagę i dopilnować, by służba drogowa należycie wykonywała swoje obowiązki, uświadamiając ją, że termin wyjścia z chwilowo trudnych warunków materialnych zależny jest od intensywnej pracy każdego z obywateli w zakresie ciążących na nim obowiązków.

Zaznacza się przytym że Departament Dróg Kołowych M.K. robi ze swej strony starania zdążające do polepszenia warunków materialnych pracowników drogowych.

Nr IX B—2034/8a.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 czerwca 1945 r. o naprawie uszkodzeń na drogach.

76

Stwierdzono na wielu drogach, że jeszcze dotąd nie uporządkowano uszkodzeń w postaci dołów w jezdni jak również przerw nawierzchni drogowej (w miejscach przecięcia się z drogą rowów przeciwczołgowych) bardzo często stanowiących znaczne wklęśnięcia.

Jedne i drugie uszkodzenia stanowią poważne niebezpieczeństwo dla ruchu pojazdów mechanicznych.

Nieusunięcie dotąd tych uszkodzeń, a w niektórych wypadkach nawet nie obstawienie tych miejsc znakami ostrzegawczymi jest zaniedbaniem swych obowiązków przez administrację drogową i tolerowane być nie może.

Wobec powyższego Departament Dróg Kołowych M.K. poleca w ramach programu konserwacyjnego, w pierwszym rzędzie, wykonać natychmiast naprawę wspomnianych uszkodzeń, dopilnować ustawienia i utrzymania aż do czasu usunięcia niebezpieczeństwa dla ruchu odpowiednich znaków ostrzegawczych.

Do dnia 1 lipca b.r. Ministerstwo oczekuje sprawozdania o usunięciu niebezpieczeństwa dla ruchu uszkodzeń jezdni.

Przypomina się przy tym, że za wypadki na drogach powstałe na skutek zaniedbania konserwacji drogi, ponoszą odpowiedzialność cywilną i karną osoby, którym powierzona jest praca nad stanem dróg (kierownicy zarządów drogowych, drogomistrze i drożnicy) jak również i organa, na których ciąży kontrola i nadzór (naczelnicy wydziałów kom.-bud., kierownicy oddziałów drogowych i inspektorzy drogowi).

Nr IX B—2033/8a.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 czerwca 1945 r. w sprawie wypłaty należności z czasów okupacji niemieckiej i z przed wojny.

77

W związku z zapytaniami niektórych urzędów wojewódzkich w sprawie wypłaty należności za roboty i dostawy na cele drogowe, wykonywane w czasie okupacji oraz należności z okresu przed 1.IX 1939 r., Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

1) roszczenia firm, robotników itp., za wykonane roboty i dostarczone materiały do budowy dróg, powstałe z okresu okupacji nie mogą być honorowane, ponieważ wszystkie te należności do dnia ustąpienia niemców z obszaru Państwa Polskiego były wykonywane na rachunek okupanta. Zainteresowani mogą szukać zaspokojenia swych roszczeń pieniężnych wyłącznie na drodze odszkodowań wojennych,

2) co do pretensyj z okresu przed 1.IX 1939 r. z tytułu robót i dostaw, to *udowodnione* roszczenia interesowanych, wynikające z niewykonania przez Skarb Państwa umowy z powodu wybuchu wojny, należy zaspokoić, o ile są *nieprzedawnione*, przy czym okresu okupacji nie należy wliczać do przewidzianego ustawami czasokresu przedawnienia.

Nr IX B—2054/15.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 czerwca 1945 r. o sprawach drogowych przy odbudowie osiedli wiejskich.

78

W dniu 7 maja 1945 r. ukazało się zarządzenie Ministerstwa Odbudowy i Ministerstwa Rolnictwa wraz z odpowiednią Instrukcją Nr 1 w sprawie odbudowy osiedli wiejskich, zniszczonych wskutek działań wojennych. W przepisach tych jest mowa o wspólnym rozwiązywaniu na terenach odbudowywanych zagadnień gospodarczych, *komunikacyjnych* itp.

W związku z tym, Ministerstwo Komunikacji prosi o wydanie stosownych zarządzeń kierownikom powiatowych zarządów drogowych celem należytego zapoznania się przez nich z wyżej wymienionym zarządzeniem i instrukcją, a w szczególności z niżej podanymi wyjątkami od tego zarządzenia i instrukcji, oraz starannego dopilnowywania przez nich, by przypro-

jektowaniu i realizacji odbudowy osiedli sprawy drogowe były w sposób należyty uwzględnione.

A. *Wyciąg z Zarządzenia Ministerstwa Odbudowy i Ministerstwa Rolnictwa.*

1. „Celem natychmiastowego wszczęcia odbudowy wsi do czasu ostatecznego ustalenia organizacji Władz Planowania i Odbudowy, powołuje się Powiatowy Komitet Odbudowy wsi i Powiatową Komisję Odbudowy, jako organ opiniodawczy. W skład Powiatowego Komitetu Odbudowy wsi wchodzą: Powiatowy Komisarz Ziemski, Przedstawiciel *Władz Budowlanych i Planowania* oraz Kierownik Powiatowego Urzędu Pomiarowego.

W skład Powiatowej Komisji Odbudowy wchodzą:

Przedstawiciel Powiatowej Rady Narodowej, jako przewodniczący, Starosta Powiatowy, Powiatowy Komisarz Ziemski, Przedstawiciel Władz Budowlanych (Architekt Powiatowy) i *Władz Planowania lokalnego*, Kierownik Powiatowego Urzędu Pomiarowego i *przedstawiciele*, administracji lasów, *Władz drogowych*, wodnych, szkolnych, Biura Rolnego, Związku Rewizyjnego Spółdzielni R.P. i Związku Samopomocy Chłopskiej oraz delegat Wojewódzkiego Urzędu Ziemskiego".

„Odnośnie zniszczonych osiedli Powiatowa Komisja Odbudowy przy współudziale mierniczego prowadzącego scalenie i Rady Uczestników scalenia powziemie na gruncie wnioski w wyniku których ustalonym zostanie:

a) czy słusznym jest odbudowanie osiedla w miejscu poprzednim,
b) jeśli po zbadaniu warunków miejscowych okaże się, że dawny teren osiedla lub jego część nie nadają się na ponowną zabudowę z powodu warunków zdrowotnych, gospodarczych lub innych, dostatecznie uzasadnionych Powiatowa Komisja Odbudowy obierze inne dla tego celu miejsce.
c) W wypadku gdy grunty osiedla wiejskiego oraz grunty okoliczne zostaną uznane za nieodpowiednie do zagospodarowania pod względem rolnym, ponowne założenie osiedla będzie zaniechane, przy równoczesnym postawieniu wniosku odnośnie ludności, którą należy skierować na inne tereny nadające się do osadnictwa, decyzja ta wymaga zgody Min. Rolnictwa i Min. Odbudowy.
d) W razie decyzji zmierzającej do odbudowy osiedla w myśl pkt a) i b), Powiatowa Komisja Odbudowy udzieli Powiatowemu Komitetowi Odbudowy Wsi oraz mierniczemu prowadzącemu scalenie ogólnych wytycznych co do przeznaczenia terenów, *układu dróg*, oraz zamierzeń melioracyjnych i wodnych w sposób zgodny z gospodarczymi i społecznymi potrzebami osiedla, miejscowymi warunkami naturalnymi i innymi czynnikami, mającymi znaczenie dla planowania oraz zasadami poniżej zamieszczonej instrukcji Nr I.

4. Protokół z dokonanych czynności Powiatowej Komisji Odbudowy oraz szkic sytuacyjny ogólnych wytycznych podpisują obecni członkowie Komisji.

Przedstawiciele władz, wchodzących w skład Komisji odpowiedzialni są za zgodność wyżej wymienionych wytycznych z zamierzeniami w skali państwowej i regionalnej odnośnie obszarów podlegających scaleniu.

B. *Wyciąg z Instrukcji Nr 1 w sprawie odbudowy osiedli wiejskich zniszczonych wskutek działań wojennych.*

§ 1. Obszary scalenia na terenach, wymagających odbudowy i przebudowy osiedli wiejskich zniszczonych całkowicie lub częściowo, z reguły winny obejmować terenowo zespoły gromad wiejskich, stanowiących pewną całość gospodarczą, ściśle ze sobą związanych potrzebą jednoczesnego i wspólnego rozwiązania przebudowy ustroju rolnego i *wspólnego rozwiązania zagadnień gospodarczych, komunikacyjnych, wodno-melioracyjnych, zdrowotnych oraz kulturalno-społecznych.*

§ 2. Mierniczy, projektujący obszar scalenia, przeprowadza również studia, dotyczące wszelkich zagadnień mogących mieć decydujący wpływ na sprawę rozplanowania i odbudowy osiedli wiejskich na danym terenie i zaznajamia się z *zamierzeniami właściwych organów*, poczem sporządza szkic i opis obszaru scalenia oraz, jako materiał dla Powiatowej Komisji Odbudowy, opracowuje program ogólny przebudowy ustroju rolnego i zabudowania osiedli wiejskich na obszarze scalenia.

Wymieniony program obejmuje:

a) *sieć dróg komunikacji ogólnej, urządzenia wodne* i melioracyjne,
b) rozgospodarowanie terenu w/g przeznaczenia: pod uprawę rolną, lasy i inne oraz wydzielenia obiektów terenowych dla celów specjalnych itp.

§ 4. *Kierunki i szerokość dróg komunikacyjnych państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych ustalić należy w porozumieniu z odnośnymi władzami drogowymi.*

§ 7. *Przy wyborze terenów pod osiedla należy wszechstronnie ocenić* przydatność tych terenów pod względem budowlanym, zdrowotnym łatwego zaopatrzenia w wodę, *dogodnych połączeń z drogami komunikacji ogólnej* oraz z ośrodkami kulturalno-społecznymi i gospodarczo - społecznymi.

Należy unikać terenów podmokłych, zabagnionych, usuwisk itp. Pożądane jest w miarę możności sytuowanie osiedli w pobliżu rzek i jezior, natomiast brzegów rzek, jezior oraz urządzeń wodnych obudowywać nie wolno.

Nowo zakładane osiedla winny być odsunięte od ważnych arterii komunikacyjnych (autostrad, dróg państwowych i wojewódzkich, kolei żelaznych) conajmniej 75 m.

Pod budowę należy wybierać teren w miarę możności równy, o spadkach łagodnych z zapewnieniem łatwego i niekosztownego odprowadzenia wód opadowych i ścieków.

Przy usytuowaniu osiedla należy uwzględnić istniejące zadrzewienia, których niszczyć nie należy.

§ 9. *W osiedlach miejskich ulice główne obudowane obustronnie, lub jednostronnie winny mieć szerokości od 16 do 20 m., licząc w tym jezdnię 3 lub 2-torową, obustronne rowy i chodnik od każdej strony obudowanej.* Ulice główne winny zachowywać, w miarę możności, kierunek zbliżony do kierunku północ-południe, celem uzyskania racjonalnego nasłonecznienia domów mieszkalnych. Ponadto należy unikać projektowania ulic głównych w kierunku panujących wiatrów. Bez dostatecznego uzasadnienia należy unikać projektowania jednostronnego obudowania ulic głównych.

Ulice boczne nieobudowane winny mieć szerokość od 10—12 m licząc w tym jezdnię 2-torową, rowy obustronne i chodnik z jednej strony, w razie projektowanego obudowania ulicy bocznej, podana szerokość winna być zwiększona do norm od 12—14 m z tym, że każda odbudowana strona ulicy będzie posiadała chodnik. Drogi okólne (nieobudowywane) na tyłach siedlisk, oddzielające tereny osiedla od pozostałych terenów niebudowlanych, winny mieć szerokość 5—6 m.

W razie projektowania wzdłuż ulic specjalnych pasów zieleni lub alei spacerowych podane wyżej normy szerokości ulic winny być odpowiednio zwiększone.

Długość bloku budowlanego nie powinna przekraczać 400—500 m.

Wyjazdy z osiedla wiejskiego do ważnych arterii komunikacyjnych winny być urządzone nie częściej niż w odstępach co 400 m. Położenie przejazdów kolejowych winno być uzgodnione z władzami kolejowymi.

Jeśli istniejące osiedle położone jest wzdłuż arterii komunikacyjnej wówczas z obu stron należy zaprojektować jednostronnie obudowane ulice, celem zapobieżenia użytkowania tej arterii komunikacyjnej w charakterze ulicy wiejskiej.

§ 15. *Plan zabudowania winien zawierać oznaczenie przednich i tylnych linii zabudowania. Przednia linia zabudowania winna być oddalona od osi ulicy co najmniej na 15 m. Wzajemna odległość między frontowymi liniami zabudowania po obu stronach ulicy winna wynosić co najmniej 30 m,* zaś odległość pomiędzy linią regulacyjną i odpowiednią frontową linią zabudowania winna wynosić najmniej 5 m. Przestrzeń pomiędzy liniami regulacyjną i przednią linią zabudowania winna być przeznaczona wyłącznie na przedogródki.

§ 18. Postępowanie techniczne:

a) Po otrzymaniu ogólnych wytycznych, zgodnie z pkt. 4 i 5 zarządzenia, mierniczy prowadzący scalenie przy współudziale Powiatowego Komitetu Odbudowy, sporządza uproszczony plan zabudowania. Czynności swoje mierniczy zaczyna od wytyczenia bezpośrednio w terenie ulic głównych osiedla, poczym wykonywa pomiar sytuacyjny metodami najprostszymi.

Pomiarem należy objąć teren przeznaczony pod osiedle z dostatecznym zapasem obszarowym dla opracowania planu zabudowania.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na to, że przy projektowaniu a następnie realizowaniu scalenia gruntów — mogą być ewentualnie poprawione trasy dróg wszystkich kategorii — (łagodzenie i zmniejszenie ilości łuków, poszerzenie drogi, unikanie gruntów podmokłych itp.).

Ponadto kierownicy pow. zarz. drogowych winni dopilnować, aby przy scalaniu gruntów zostały w miarę potrzeby przewidziane place składowe materiałów drogowych, działki na koszarki drogowe i tereny na szkółki drzew przydrożnych.

W celu wykorzystania tych możliwości kierownicy powiatowych zarządów drogowych powinni zawczasu porozumieć się z mierniczymi, prowadzącymi scalenie gruntów.

Ministerstwo Komunikacji poleca włączyć do obowiązków inspektorów drogowych nadzór nad właściwym zastosowaniem się powiatowych zarządów drogowych do powyższej instrukcji postanowień.

Nr. IX B—1990/1.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 18 lipca 1945 r. o pouczeniu pracowników kolejowych w sprawie wypadku wykolejenia się pociągu towarowego Nr 6573 w dniu 13.VI 45 r. na stacji „T".

79

a) **Opis wypadku.**

W dniu 13 czerwca r.b. w pociągu towarowym Nr 6573 znajdował się na 21-ym miejscu od czoła pociągu wagon bagażowy osobowy, o ładowności 7,5 ton, załadowany przesyłką wojskową, składającą się z 320 worków ze zbożem, o wadze po 50 kg każdy. Załadowanie było nierównomierne, gdyż większa część worków znajdowała się przy tylnej ścianie wagonu, naciskając na tylną oś, natomiast przedział kierownika pociągu oraz przylegająca do niego przednia część wagonu bagażowego nie były załadowane. Wskutek przeciążenia tylnej osi, przednia oś wagonu wzniosła się na krzyżownicy w chwili przejazdu pociągu przez rozjazd znajdujący się na stacji „T" i następnie wagon ten wykoleił się, co spowodowało wykolejenie się dwóch wagonów biegnących przed nim i jednego za nim i uszkodzenie wszystkich czterech wagonów oraz nawierzchni. W wykolejonych wagonach znajdowało się dwóch mężczyzn, którzy nielegalnie zajęli miejsce w wagonach i podczas wykolejenia się wagonów — zostali ciężko okaleczeni.

b) **Przyczyna wypadku.**

Przyczyną wypadku było niedopuszczalne przekroczenie dozwolonej ładowności wagonu z 7,5 ton do 16 ton i nierównomierne załadowanie wagonu.

c) **Pouczenie.**

Ponieważ transport wojskowy załadowany był na stacji pośredniej gdzie nie było służby ekspedycyjnej, **winę spowodowania wypadku ponosi kierownik pociągu, który w spisie wagonów określił ciężar ładunku na 15 ton, podczas gdy wagon posiadał w/g napisów na ścianie zewnętrznej: ładowność 7,5 ton.**

Nadto kierownik pociągu nie powinien był dopuścić do nierównomiernego obciążenia tak dużym ładunkiem tylnej osi wagonu. Równocześnie kierownik pociągu winien jest dopuszczenia do przejazdu w wagonach towarowych osób do tego nieupoważnionych i nieposiadających biletów na przejazd.

Za powyższe wykroczenia kierownik pociągu został pociągnięty do odpowiedzialności służbowej.

Ponieważ jest to już nie pierwszy tego rodzaju wypadek, Ministerstwo Komunikacji poleca pracownikom ściśle stosować się do tego, aby przy naładunku i przyjmowaniu do przewozu przesyłek i transportów zwracali bezwzględnie należytą uwagę, żeby nośność wagonów nie była pod żadnym pozorem przekroczona oraz aby ładunki były przepisowo rozmieszczone w wagonach, w celu uniknięcia tak poważnego wypadku, jaki wydarzył się na stacji „T" podczas przejazdu przez nią pociągu Nr 6573 w dniu 13 czerwca r. b.

Nr IV4—213/1/45.

Część C.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 6 czerwca 1945 r. w sprawie utworzenia w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego. (Przedruk z Monitora Polskiego Nr 7 poz. 30 z 1945 r.).

80

Na podstawie art. 17 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1928 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U.R.P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządza się co następuje:

§ 1.

Tworzy się Dyrekcję Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego jako osobny urząd przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", podlegający bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

§ 2.

Wykonanie uchwały niniejszej porucza się Ministrowi Komunikacji.

§ 3.

Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą wsteczną od dnia 15 marca 1945 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

(—) E. Osóbka-Morawski

w/z Minister Komunikacji

(—) J. Olewiński

Podsekretarz Stanu.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 maja 1945 r. o ustanowieniu przymusowego zarządu państwowego nad koleją miejską „Łódzka Kolej Elektryczna S. A.". (Przedruk z Monitora Polskiego Nr 7 poz. 31 z 1945 r.)

81

Na zasadzie art. 2 dekretu z dnia 16 grudnia 1918 r. w przedmiocie przymusowego zarządu państwowego (Dz. Pr. P.P. Nr 21 poz. 67), zmienionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 maja 1927 r. (Dz. U.R.P. Nr 49, poz. 437) oraz art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. (Dz. U.R.P. Nr 110 poz. 976) zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustanawia się Przymusowy Zarząd Państwowy nad wąskotorową koleją miejską w Łodzi, stanowiącą własność Spółki Akc. „Łódzka Kolej Elektryczna S.A."

§ 2.

Zarządcą państwowym nad wymienioną koleją miejską ustanawia się Zarząd Miejski w Łodzi, z tym, że zarząd tej kolei tworzą: dyrektor eksploatacyjny, wyznaczony przez Zarząd m. Łodzi, dwóch przedstawicieli pracowników kolei, jeden przedstawiciel Ministra Komunikacji i jeden przedstawiciel Zarządu m. Łodzi.

§ 3.

Zarząd państwowy sprawowany będzie zgodnie z postanowieniami dekretu z dnia 16 grudnia 1918 r. w przedmiocie przymusowego zarządu państwowego (Dz. Pr. P.P. Nr 21 poz.

67) z uwzględnieniem późniejszych zmian, oraz przepisów z dnia 12 marca 1919 r. w przedm. przymusowego zarządu państwowego i instrukcji dla zarządców (Monitor Polski Nr 65).

§ 4.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie rozporządzenia i zarządzenia sprzeczne z niniejszym zarządzeniem a w szczególności p. 4 § 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 marca 1945 r. (Monitor Polski Nr 1 poz. 3).

82

Ogłoszenie Biblioteki Ministerstwa Komunikacji.

Biblioteka Ministerstwa Komunikacji po 6-letniej przerwie wojennej rozpoczęła pracę w warunkach niezwykle ciężkich. Gromadzony bowiem przez 20 lat księgozbiór, zawierający około 30.000 woluminów wielojęzycznej literatury z zakresu komunikacji został świadomie przez okupanta rozrzucony, zdewastowany i zniszczony. Jedyne materiały rękopiśmienne z okresu zarania kolejnictwa polskiego, oryginalne protokuły posiedzeń Rady Zarządzającej Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej z drugiej połowy ubiegłego stulecia, pierwsze polskie druki kolejowe, prześliczne projekty akwaduktów z okresu Księstwa Warszawskiego, szkice domków dróżniczych z czasów Stanisława Augusta, wreszcie pokaźny zbiór książek, czasopism i map — zgromadzony, opracowany katalogowo i udostępniony czytelnikom — jako całość przestał istnieć. Pozostały zaledwie strzępy.

Rozpoczynając obecnie prace nad rekonstrukcją zbiorów Kierownictwo Biblioteki M.K. zwraca się z gorącym apelem do ogółu pracowników komunikacji o zaofiarowywanie z niezniszczonych zasobów prywatnych — książek i roczników czasopism fachowych dla odradzającej się placówki naukowej.

Zarząd Biblioteki M.K. jest skłonny również nabywać książki i komplety czasopism po cenach rynkowych i prosi o zgłaszanie odpowiednich wniosków na ręce Kierownika Biblioteki M. K., Chałubińskiego 4, w godzinach od 8 do 15 ej.

Adres Redakcji i Administracji:
Ministerstwo Komunikacji Warszawa, Chałubińskiego 4.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Prenumerata kwartalna wynosi zł 40.

Nr 810 — Druk. Spółdz. Wyd. „Czytelnik", Grochowska 194

Cena 4 zł.